Mémoire de la

Coalition Éco-Vigilance Baie-des-Chaleurs

À la Commission sur les Enjeux énergétiques du Québec

Pour présentation à Rimouski
Le mercredi 25 septembre 2013 à 14h00



Le pétrole et le sabotage des alternatives

TABLE DES MATIÈRES (version finale – 8 pages)

1- La Coalition Éco-Vigilance Baie-des-Chaleurs[1]

La Coalition : Notre mission est de défendre le bien commun et l'environnement de la région dans tous les projets miniers et les projets d'exploration et d'exploitation de gaz et de pétrole (conventionnels et non-conventionnels) sur le territoire de la Baie des Chaleurs et dans le milieu marin.

Pour réaliser sa mission,

Éco-Vigilance Baie-des-Chaleurs agit au niveau de l'éducation du public concernant les impacts sociaux et environnementaux des projets et sur les alternatives au pétrole et au gaz.

Éco-Vigilance met l'accent sur la recherche des connaissances et des informations les plus récentes pouvant mener à l'action et la mobilisation citoyenne.

Éco-Vigilance agit de concert avec des organismes locaux, régionaux et nationaux qui partagent sa mission.

Dans la conjoncture actuelle, nos priorités sont :
- L'adoption d'une nouvelle loi sur les mines et les hydrocarbures.
- L'adoption d'un moratoire ou d'une interdiction d'explorer et d'exploiter l'uranium au Québec et au Nouveau-Brunswick.
- Une opposition soutenue à tout projet de fracturation hydraulique pour du pétrole ou du gaz dans le bassin versant de la Baie-des-Chaleurs.

---
[1] tiré de www.ecovigilancebdc.com

2- Notre dépendance au pétrole pour le transport – une région accroc

D'où vient cette dépendance que nous avons au pétrole? L'adoption du moteur à combustion interne utilisant du pétrole est devenue au fil du temps un monopole dans le domaine du transport. Dominées par une perspective de rendement à court terme, les grandes corporations des secteurs gaz, pétrole et automobile n'ont eu aucun scrupule moral à tuer dans l'œuf toute technologie qui pouvait menacer leur monopole. La dépendance au pétrole est devenue comme la dépendance à la drogue. Et cette dépendance est encore plus ancrée dans une grande région comme la Gaspésie. Le sevrage du pétrole sera ici plus douloureux. Une nouvelle politique énergétique au Québec doit prévoir des modulations pour les régions qui sont plus dépendantes du pétrole pour le transport des personnes et des marchandises et voici pourquoi :

- L'économie de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine est quant à elle fragile et repose sur quelques secteurs clés qui sont très dépendants du pétrole, tels que la pêche, l'industrie forestière et tout particulièrement le tourisme.[2]
- Les véhicules, particulièrement les automobiles et camions légers avec moteur à combustion sont au nombre de 94 120 pour une population de 93 130, soit plus d'un véhicule par personne.[3] Pour les véhicules de promenade, il y en a 81 pour 100 habitants en région GIM contre 60 pour 100 habitants au Québec.[4]
- En 2010, les GES produits par tous les véhicules (Incluant les hors route soit 94,120 véhicules) en Gaspésie et aux Iles représentent **528,093 tonnes équivalent CO2**.
- En 2010, les GES produits par toutes les automobiles et camions légers en Gaspésie étaient de l'ordre de **356,647 tonnes équivalent CO2**
- Les camions légers destinés à la promenade représentent plus du quart des véhicules (26 201) en région et l'augmentation de ce type de véhicule est 4 fois plus importante que pour les automobiles. [5]
- Le nombre de litres de carburant acheté à la pompe par habitant s'accroît à un rythme beaucoup plus élevé dans la région (10,6 %) qu'à l'échelle provinciale (4,6 %). [6] Elle a atteint 126 millions de litres en 2010.[7]
- Ces chiffres tiennent compte du fait que les Gaspésiens et Madelinots brûlent 20,75% plus de carburant que la moyenne Québécoise (grand territoire oblige)[8]

Il va sans dire qu'une explosion du prix du pétrole ou un resserrement des approvisionnements va toucher plus durement une région comme la Gaspésie que les régions urbaines du Québec. Une politique énergétique doit tenir compte de cet état de fait et prévoir des mesures spéciales pour les régions comme la Gaspésie.

---

[2] CREGIM, Rapport «Par notre propre énergie » http://cregim.org/wp-content/uploads/2013/04/PNPE-Portrait-%C3%89nerg%C3%A9tique-G%C3%8EM.pdf plan d'action, p.6
[3] http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2010/inventaire1990-2010.pdf
[4] Données de la SAAQ : http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12012003.pdf
[5] CREGIM, Rapport « Par notre propre énergie », plan d'action p. 7
[6] Ibid.
[7] Régie de l'Énergie du Québec, Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de carburant diésel – Rencensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2010, http://www.regie-energie.qc.ca/documents/autres/RecensementEssenceries2010_novembre2012.pdf
[8] CREGIM, Rapport «Par notre propre énergie »

3- L ’illusion du « business as usual ».

Dans l’état actuel des choses, l’exploitation des hydrocarbures ne peut se faire « de façon responsable et contribuer à enrichir tous les Québécois »[9]

La question se pose : Peut-on faire de l’exploration et de l’exploitation des hydrocarbures en région ou dans le golfe Saint-Laurent **de façon responsable**?

Les compagnies juniors actuellement actives en région peuvent-elles être considérées responsables. Par responsable, il faut comprendre que la **responsabilité** est le devoir de répondre de ses actes, toutes circonstances et conséquences comprises, c’est-à-dire d'en assumer l'énonciation, l'effectuation, et par suite la réparation voire la sanction lorsque l'obtenu n'est pas l'attendu.
L’expérience nous démontre que la réparation des dommages environnementaux revient aux contribuables et au gouvernement quand réparation il y a. Les sites orphelins miniers et les forages abandonnés aux Îles-de-la-Madeleine en sont des exemples.

Peut-on parler à ce moment-ci de développement responsable des hydrocarbures quand on sait qu’il n’y a toujours pas de loi sur les hydrocarbures, pas d’infrastructure en région pour disposer des déchets de forage contaminés, pas de technologie capable de traiter des eaux et résidus ayant des contaminants radioactif et un projet de règlement sur l’eau avec des règles tellement faibles qu’une contamination n’est qu’une question de temps (min 300 mètres horizontal / 400 mètres vertical) ?

Enrichir tous les Québécois? Vraiment?

D’abord quelques vérités : le pétrole facile d’accès et à bon marché est en diminution constante. L’explosion des prix signale qu’il y a rareté. « Le vrai problème » de dire Jeff Rubin, « n’est pas de trouver les sources d’énergie, mais bien d’avoir les moyens de les extraire du sol. »[10]
Pour les gisements hydrocarbures non conventionnels, il faut bien réaliser que c’est en raison de législations permissives (exclusion du Clean water Act) et au détriment de l’environnement que les coûts d’extraction et de transport rendent possible cette production dans certains États américains. Dans son mémoire à la Commission, Marc Durand, doct-ing. en génie géologique démontre que les coûts d’extraction des hydrocarbures dans l’est du Québec (Anticosti) seront faramineux. Comme lui, la Coalition est d’avis qu’il faudrait tenir compte des coûts environnementaux et pas seulement des coûts des travaux d’exploitation.[11]

Dans un tel cas, l’exploration accélérée des hydrocarbures en utilisant le procédé de fracturation pourra peut-être[12] enrichir à court terme les actionnaires de certaines pétrolières mais les coûts à long terme viendront plus qu’annuler cette soi-disant richesse pour tous les Québécois.

Recommandation :

En ce sens, nous demandons à la Commission de retirer la question évidemment tendancieuse suivante de son « Guide de réflexion » et de ses objectifs de la future politique énergétique[13]:

---

[9] Commission, Guide de réflexion Question 1.5 et objectif
[10] Jeff Rubin, La fin de la croissance. Édition Hurtubise, Montréal, 2012 p. 315
[11] Mémoire déposé à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec Marc Durand, doct-ing en génie géologique, Shefford, août 2013
[12] La présence de grandes quantités de pétrole à Anticosti et en Gaspésie est théorique et non prouvée.

1.5. Explorer et exploiter de façon responsable les réserves d'hydrocarbures du territoire et valoriser cette ressource afin d'enrichir tous les Québécois

4- Les alternatives au pétrole: les véhicules électriques au Québec.

Depuis le début du XXe siècle, les pétrolières et les fabricants d'automobile nous ont conditionnés à n'utiliser que des véhicules à essence avec moteur à combustion interne. Nous en sommes même venus à croire que seule cette filière pouvait être « efficace et rentable » pour l'ensemble de la planète. Même, la plupart des tentatives pour briser ce monopole et diversifier les modes de propulsion semblent avoir été tuées dans l'œuf.

L'économie mondiale est basée sur le pétrole. Toute invention qui peut mettre en péril cet empire est très soigneusement démolie et envoyée aux oubliettes. Avec des profits de milliards de dollars, les compagnies pétrolières disposent de moyens illimités pour protéger leur suprématie.

Le film "qui a tué la voiture électrique" met à jour le complot dégoûtant qui a amené à la destruction discrète, dans le désert de l'Arizona, de tous les prototypes de voiture électrique EV1 fabriqués par GM.

Mais, la pollution de plus en plus invivable, des changements climatiques inquiétants et la fin inéluctable du pétrole nous obligent à envisager d'urgence d'autres solutions d'abord collectives, puis individuelles.

Cette alternative, c'est le véhicule (voiture et camion léger) électrique.

5- Le sabotage, l'obstacle majeur au virage vers des véhicules électriques

En 2013, seulement 0,1% des véhicules sur nos routes au Canada sont des véhicules électriques. Au Québec, deux ans après le lancement du plan d'action en 2011 et à sept ans de la cible (2020), le nombre de véhicules électriques sur les routes ne représente que 0,02 % du parc de véhicules légers.[14] Sans nouvelles mesures, la cible de 25 % de véhicules neufs électriques en 2020 ne pourra pas être atteinte. Viser 25 % de réduction des GES dans le transport suppose que 25 % des véhicules roulant au pétrole vont disparaître au profit de l'électricité. Sont-elles réalistes les visées actuelles du gouvernement du Québec d'atteindre cela d'ici 2020? Très peu probable, car la voiture électrique menace les grands intérêts des compagnies pétrolières et des compagnies automobiles. Celles-ci mènent un puissant lobby auprès des gouvernements qui a pour effet de saboter les efforts visant à offrir aux consommateurs une véritable alternative aux véhicules à moteur à combustion interne. Sans mécanisme de protection, cette cible ne sera pas atteinte.

Voici donc trois exemples de ce type de sabotage pour restreindre ou stopper la mise en marché de véhicules tout électriques.

---

[13] Page 53 du document de consultation de la Commission point 5. « Les objectifs de la future politique énergétique ».

[14] Document de consultation de la Commission sur les Enjeux énergétiques

a) L’exemple Californien

Le film ***Who Killed the Electric Car?*** (Qui a tué la voiture électrique?) a été produit en 2006. Il explore la création, la commercialisation restreinte et l’éventuelle destruction des véhicules électriques à batterie aux États-Unis. Il s’agit spécifiquement du modèle EV1 de General Motors développé au milieu des années 1990 suite à une obligation en ce sens du gouvernement de la Californie. Le film examine les rôles qu’ont joués les manufacturiers automobiles, l’industrie pétrolière, les gouvernements Américain et Californien, les batteries, les véhicules à hydrogène et les consommateurs pour limiter le développement et l’adoption de cette nouvelle technologie. Le sabotage du véhicule électrique en Californie par le PDG et le conseil d'administration de GM en 2000 était-il un acte d'écocide?
Nous incluons cette vidéo (Anglais avec sous-titres Français) dans notre présentation accessible avec le lien suivant : http://www.youtube.com/watch?v=PDH_4lOM05g

b) L’exemple Québécois

Qui a tué le moteur-roue – la voiture électrique du Québec?
Au même moment où les industriels et les gouvernements tuaient la voiture électrique en Californie, ici au Québec, le gouvernement avait fait l’erreur (ou le calcul) de nommer le président de Chrysler Canada sur le comité devant voir au développement du moteur roue au Québec. Ce moteur ne requérant pas de pétrole aurait révolutionné le marché de l’automobile s’il n’avait pas fait l’objet d’un sabotage économique et politique.
Un documentaire présenté à l’émission Découverte nous montre les dessous de cette affaire qui démontre de l’importance de protéger les avancées pour le véhicule électrique d’un omniprésent sabotage des corporations qui ont un intérêt dans le pétrole et le moteur à combustion interne. Nous incluons ce vidéo dans notre présentation accessible avec le lien suivant : http://www.youtube.com/watch?v=sjKttVBBUAA

c) L’exemple Canadien

En 2008, le fabriquant de la voiture électrique Zenn au Québec a accusé le gouvernement canadien de bloquer ses ventes de véhicules électriques au Canada. Les autos Zenn pouvaient être vendues dans la plupart des États américains et dans d’autres pays mais pas au Canada.

La voiture électrique Zenn fut exclue d’un programme de subvention pour voitures électriques en Ontario. Finalement en 2009, après avoir produit 500 véhicules électriques, la compagnie a dû se résigner à fermer ses portes. Les embuches du gouvernement canadien, peu préoccupé par les gaz à effet de serres produits au Canada, ont eu raison de ce véhicule alternatif.

En 2008, à l’émission de Rick Mercer, le « problème canadien » fut exposé. On y apprend qu’une seule province canadienne en permet l’utilisation sur les routes : la Colombie-Britannique. (Même pas le Québec, alors que la voiture était produite à Saint-Jérôme!)

Nous incluons ce vidéo (en Anglais) dans notre présentation accessible avec le lien suivant : http://www.youtube.com/watch?v=IWEqJXLwPYg

7- Prendre les moyens qui correspondent aux cibles

Comment le gouvernement du Québec peut-il contrer cette stratégie orchestrée de sabotage

du véhicule électrique? Est-il envisageable de criminaliser ce genre de sabotage? Plus important encore, quels sont les moyens à mettre en place pour que les cibles pour réduire notre dépendance au pétrole et par le fait même nos GES ne demeurent pas des vœux pieux?

Le sabotage des développements technologiques pouvant nous fournir un véhicule sans pétrole et ainsi réduire les gaz à effet de serre est selon nous, un écocide, un crime contre l'humanité!

Une loi ou une entente internationale sur l'écocide, qui considèrerait ce genre d'activité comme un crime contre l'humanité et contre la paix (le pétrole est à la base des guerres modernes) est pour nous souhaitable mais a peu de chance d'être adoptée, du moins à court terme. Comment donc contrer ces actes de sabotage des technologies alternatives?

L'éducation du public

Une solution réside dans une meilleure éducation du public sur les impacts à venir de l'augmentation des gaz à effet de serre et de la part importante du transport à base de pétrole dans l'aggravation de ce problème.

L'utilisation de mesures incitatives

Une autre solution qui a fait ses preuves, est d'utiliser la fiscalité pour augmenter le coût du carburant et le coût des véhicules[15] énergivores. Cette mesure encouragera une pression des consommateurs pour des véhicules sans pétrole. Est considéré véhicule énergivore et soumis à une surtaxe par le gouvernement canadien, un véhicule qui brûle plus de 10 litres aux 100 km sur route et 15 litres aux 100 km en conduite urbaine.[16] Le repère pour les incitatifs fiscaux devrait être celui de la politique présentée par Québec en 2011, soit une cote de consommation égale ou inférieure à 5,27 litres/100 kilomètres si le carburant utilisé est l'essence et à 4,54 litres/100 kilomètres si le carburant utilisé est le diesel.[17] Le programme de 2011 doit être reconduit avec des incitatifs comparables ou supérieurs à ceux de 2012 et ce jusqu'en 2025. Le nombre de véhicules électriques et hybrides assujettis doit aussi être augmenté. Déjà en 2013, le quota de 5 000 véhicules hybrides a été atteint.

Une taxation accrue des véhicules énergivores et une aide financière à l'achat de véhicules hybrides et électriques aura plus d'impact pour protéger l'environnement que toute loi environnementale adoptée par Québec.

8- Pour accélérer l'électrification des transports : le bonus-malus

[15] Au Danemark, les automobilistes paient une taxe de 100% à 180% sur le prix d'achat d'un véhicule en fonction du volume du moteur. Jeff Rubin, La fin de la croissance. p. 195.
[16] Voir lien suivant : http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2013-fra.html
[17] Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques. Voir : http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf

Ou la carotte et le bâton !

Le bonus-malus écologique est une méthode fiscale de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre visant à orienter la consommation vers l'achat de voitures moins polluantes par l'octroi d'un bonus et, inversement, à taxer l'achat des voitures fortement émettrices de CO2. En 2011, le gouvernement du Québec a annoncé un programme visant à encourager l'achat de véhicules hybrides rechargeables et tout électriques.

Les véhicules entièrement électriques neufs et les véhicules hybrides rechargeables neufs étaient éligibles à un bonus ou rabais maximum offert de 8 000$ en 2012 et qui ne sera plus que de 4 000$ en 2014 pour disparaître totalement en 2016. Le programme de rabais à l'achat comporte deux plafonds quant au nombre de véhicules admissibles: 10 000 véhicules entièrement électriques et hybrides rechargeables et 5 000 véhicules hybride. Ces limitations rendent illusoires l'atteinte des objectifs vers une réelle électrification du transport. Autre gage d'insuccès du programme, la contrepartie, le malus (ou taxe sur les véhicules énergivores), n'est pas mis en place.

Notre recommandation :

Tout comme le propose le député Daniel Breton, responsable du projet d'électrification du transport au Québec, la Coalition propose l'adoption d'un système bonus-malus avec d'importants incitatifs financiers.[18] Moins un véhicule consommerait d'essence ou de diesel, plus son acheteur bénéficierait d'un rabais à l'achat, et vice-versa. Un tel programme est déjà en place dans quelques pays, comme la Suède et la France. Ce système a aussi l'avantage d'être fiscalement neutre (ou largement compensé par le malus) et d'être efficace dans l'atteinte d'objectifs à court terme. Aucun plafond quant au nombre de véhicules éligibles ne devrait s'appliquer. En France, la vente de véhicules plus énergivores a diminué de 27% en seulement six mois, suite à l'adoption d'un tel programme.

9- Relancer le développement du moteur roue

Le Québec dispose des atouts lui permettant de se positionner comme leader du développement de voitures électriques avec moteur roue.

Investir HQ d'un mandat de développer une voiture et un camion léger utilisant cette technologie. La recherche et le développement devrait relever d'un organisme indépendant financé par Hydro-Québec et la Caisse de Dépôt – aucun intérêt lié au pétrole, gaz et transport (grands de l'automobile, Bombardier, etc) ne doit être associé à la recherche ni au développement de véhicules sans pétrole.

« TM4, une filiale d'Hydro-Québec que la compagnie indienne Tata Motors a sélectionnée pour fournir 150 systèmes de motorisation électrique. Les motorisations électriques de TM4 équipent les véhicules électriques, qui sont testés en Norvège et au Royaume-Uni. »[19] Les Anglais sont en train de tirer avantage de la technologie québécoise à nos dépends en équipant la mini QED

[18] Émission La Vie en Vert, 14 février 2012

[19] Plan d'action 2011-2020 http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf

avec notre technologie.[20] En 2011, le gouvernement du Québec reconnaissait que « Cette motorisation est reconnue comme une des plus performantes dans le domaine. Au milieu des années 1990, des percées dans le moteur électrique ont démontré la force de l'expertise québécoise dans le domaine des motorisations électriques. »[21] Le recul du gouvernement depuis 1996 devant les puissants lobbys doit cesser pour le bien du Québec et de la planète.

10- Conclusion : pour une véritable révolution énergétique

La Coalition Éco-Vigilance est d'avis que le gouvernement doit en faire bien plus pour atteindre les objectifs de réduction des GES, notamment à travers des mesures peu coûteuses, telles que la subvention à l'achat de véhicules peu énergivores, l'imposition de surtaxes sur les véhicules pollueurs et l'adoption d'une norme sur la teneur en carbone des carburants.

Comme pour la vallée du Saint-Laurent, un moratoire sur l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures doit aussi s'appliquer en Gaspésie. Cette exploitation ne peut pas se faire de façon responsable et l'enrichissement qui pourrait en découler est incertain, mais les impacts environnementaux seront tangibles. Nous refusons que l'on fasse de la Gaspésie une zone sacrifiée au profit des compagnies pétrolières, gazières et minières.

Le gouvernement doit mettre en place des mesures pour se prémunir contre les tentatives de sabotage des alternatives en termes de transport électrique provenant de corporations ayant des intérêts dans les hydrocarbures et les véhicules à moteur à essence.

Le prix élevé des voitures électriques à moteur central sur le marché, la faible performance des batteries et le développement de véhicules mal adaptés aux milieux ruraux (faible distance sur une charge de batterie et absence d'offre de camionnettes électriques) sont des indications de la réticence des grands de l'automobile à offrir une vraie alternative en terme de véhicule électrique performant.

Le Québec a la technologie et le potentiel de devenir un leader dans la fabrication et la mise en marché d'un véhicule électrique québécois d'ici 2020. Il ne manque que le courage politique pour aller de l'avant.

« On a besoin d'une véritable révolution énergétique, pas juste un virage ».

Baie-des-Chaleurs, le 19 septembre 2013

[20] http://www.dailymotion.com/video/x5ndd7_la-mini-qed-a-moteur-roue-en-video_auto (en Anglais)
[21] http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/pdf/plan-action.pdf p. 17